



# AMÉLIORER LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE

Une position commune de l'OGBL et du Mouvement Ecologique



# INTRODUCTION

## LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE - UNE QUESTION D'IMAGINATION ET D'ORGANISATION

Les travaux pour l'élaboration du présent document ont commencé en 2011. Jusqu'à ce jour un certain nombre d'initiatives ont été prises tant au niveau régional qu'au niveau luxembourgeois. Une majeure initiative a été certainement la nouvelle stratégie mobilité (MoDu - Mobilité Durable) du Ministère du Développement Durable et des Infrastructures du côté luxembourgeois.

La stratégie MoDu a le mérite de proposer une stratégie de mobilité plus intégrative, en connectant les différents modes de transports : mobilité douce, transports en commun et transport individuel.

Mais malheureusement le concept MoDu omet de proposer une solution cohérente et innovante pour une amélioration substantielle de la mobilité transfrontalière, et ceci aussi à court terme.

Le présent document garde donc toute son actualité.

Mouvement Ecologique et OGBL sont convaincus, que ce sont surtout les mesures « douces » – plus de gouvernance et de coopération au-delà des frontières, une tarification plus harmonisée, une meilleure information et la réalisation de projets innovateurs tels des concepts de mobilité pour entreprises – qui pourraient permettre de faire un grand pas en avant dans l'intérêt d'une mobilité plus attractive, sociale et durable. Des projets d'infrastructure sont bien évidemment nécessaires... mais ce sont surtout les mesures organisationnelles esquissées dans ce document peuvent être réalisées à court terme avec des moyens financiers limités. Une bonne coopération dans la Grande Région et une politique d'aménagement du Territoire et d'Economie étant des évidences incontournables.

Ne perdons pas de temps – enfonçons dès maintenant les piliers pour une mobilité innovatrice dans la Grande Région avec la participation de tous les acteurs, y compris les milliers de navetteurs quotidiens!

*Mouvement Ecologique*      *OGB-L*

# SOMMAIRE

- 3 Améliorer la mobilité transfrontalière
- 4 Une meilleure mobilité: Un «must» pour l'attractivité de la Grande Région  
Une bonne offre des transports en commun: une question d'équité sociale  
Une bonne offre des transports en commun: un facteur clé pour la qualité de vie!  
Une bonne offre des transports en commun: un «must» du point de vue protection du climat et de la santé  
Une bonne offre des transports en commun: un facteur clé pour l'économie
- 5 Situation actuelle des transports en commun problématique dans l'ensemble – mais grande réussite d'offres nouvelles
- 6 Une analyse plus détaillée de la situation et des propositions concrètes d'amélioration
- 6 Proposition 1: Changer les mentalités – concevoir une planification, un aménagement du territoire et une politique de mobilité dans le cadre d'une concertation transfrontalière
- 8 Proposition 2: Clarifier le rôle des acteurs-clés et harmoniser leur démarche à un niveau institutionnel
- 10 Proposition 3: L'implication des usagers (potentiels) est un préalable pour améliorer l'offre des transports publics
- 11 Proposition 4: Une uniformisation au niveau de la tarification est de mise
- 12 Proposition 5: Améliorer de façon ciblée l'information sur l'offre des transports en public
- 13 Proposition 6: Des projets innovateurs – complémentarité indispensable à une offre de base attractive!
- 15 Proposition 7: Nouveaux projets d'infrastructure au niveau des transports publics
- 16 Les propositions clés communes du Mouvement Ecologique et de l'OGBL résultant du présent document
- 17 Annexes

# AMÉLIORER LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE

Le développement du Luxembourg est largement tributaire de l'apport de quelque 150 000 frontaliers. Autant l'économie que la cohésion sociale et culturelle du pays dépendent hautement de l'interaction entre la population indigène et nos voisins allemands, français et belges.

Une offre dans le domaine de la mobilité répondant d'une part aux besoins des frontaliers et d'autre part aux impératifs d'un développement durable constitue dans ce contexte un défi majeur. Le Luxembourg a en tant que pays un intérêt évident pour assurer que les transfrontaliers puissent jouir d'une offre attractive des transports en commun, afin de pouvoir assumer leur poste de travail sous de bonnes conditions. La qualité de cette offre constitue de même de plus en plus un facteur-clé pour l'attractivité économique du Luxembourg.

Il est indéniable que la politique de mobilité est tributaire de la **politique de développement économique et d'aménagement du territoire**. C'est dans ce cadre que sont fixés les critères concernant

- le choix des sites relatifs à l'extension de zones d'activités existantes resp. l'emplacement de nouvelles zones d'activités;
- le lien de ces zones avec les agglomérations existantes;
- les liaisons potentielles avec les transports en commun.

Les propos de l'aménagement du territoire fixent ainsi le cadre définissant si l'implantation de nouveaux emplois se fasse plutôt dans la région «Centre» de notre pays, ou bien de les aménager selon une démarche de régionalisation - déconcentration concentrée en relation directe avec les centres d'attraction définis dans le cadre du programme directeur de l'aménagement du territoire, se situant partiellement dans les régions proches des pays voisins. Ces réflexions valables pour notre pays valent de toute évidence également pour les régions frontalières des pays voisins.

**Dès lors une stratégie commune de développement économique et d'aménagement du territoire au niveau de la Grande Région constitue sans doute une nécessité absolue au niveau transfrontalier, notamment aussi dans le contexte d'une politique de mobilité cohérente.**

Ces questions fondamentales ne peuvent de toute évidence trouver une réponse satisfaisante qu'à moyen et long terme. Il est toutefois impératif de mettre en œuvre dès à présent des efforts substantiels au niveau de l'offre des transports publics dans la Grande Région.

Force est de constater qu'il y a une pléthore de documents présentant une multitude de propositions concernant l'organisation de la mobilité dans la Grande Région. Des symposiums, des forums de la Grande Région se sont penchés sur le thème. Or, malgré certaines avancées ponctuelles et des travaux très intéressants accomplis au niveau du CESGR<sup>1</sup>, les résultats concrets sont encore insuffisants et le support politique réel se fait trop souvent trop rarement.

## Aux yeux de l'OGBL et du Mouvement Ecologique il y a surtout trois raisons à cet état de fait:

- Une partie des documents existants reprend des **mesures partiellement contradictoires** (p.ex. construction d'une nouvelle route et construction d'une nouvelle voie ferrée sur le même tronçon) respectivement énumère une multitude de mesures sans qu'aucune priorisation ni aucun choix politique sur les priorités – autant stratégiques que financières – n'aient été pris.
- Par ailleurs on ne peut faire avancer une politique de mobilité que si **l'on se penche sur les structures responsables pour leur mise en œuvre**. Ainsi, il est nécessaire que les responsables se rencontrent régulièrement pour initier une politique cohérente de mobilité au niveau de la Grande Région qui fait actuellement défaut.
- **L'organisation de la mobilité est d'autre part toujours tributaire de l'aménagement du territoire**; si les planifications d'ordre général (implantation de zones activités, développement de zones d'habitat) ne tiennent pas suffisamment compte des répercussions sur la mobilité, on n'a guère de chance de pouvoir assurer une organisation des transports en commun de grande qualité. Si l'on construit une toute nouvelle zone d'activité au sein du Luxembourg, non liée à une ligne ferroviaire, non rattachée à d'attractives lignes de bus, l'on ne doit pas s'étonner que le modal split en faveur des transports en commun reste dérisoire.

Les propositions communes suivantes du Mouvement Ecologique et de l'OGBL découlent de ce constat.

<sup>1</sup> Conseil Economique et Social de la Grande Région

## **UNE MEILLEURE MOBILITÉ: UN «MUST» POUR L'ATTRACTIVITÉ DE LA GRANDE RÉGION**

Faut-il encore relever les avantages d'une offre attractive des transports en commun? Les avantages étant tellement évidents et en fait parfaitement connus:

### **Une bonne offre des transports en commun: une question d'équité sociale**

L'organisation actuelle des transports en commun dans la Grande Région rend son utilisation assez problématique, en fait non attractive, pour un bon nombre de navetteurs. Si l'on vit dans une petite localité en région frontalière et que l'on travaille dans une zone d'activité de la périphérie de la Ville de Luxembourg mal ou non desservie par les transports en commun, l'on peut très bien passer plus de 2-3 heures (aller-retour) par jour dans les transports en commun ou alors dans des embouteillages sur la route. Temps «perdu» pour la famille, les relations sociales etc. Si l'on ne peut / ou ne veut pas se payer une voiture individuelle, si l'on vit en couple et qu'on ne dispose que d'une voiture, si on n'a pas de permis de conduire, si on ne veut / ou bien ne peut pas assumer les charges pour le carburant, la situation peut être hautement problématique.

**C'est en fait une obligation des pouvoirs publics d'assurer que tout un chacun – indépendamment de son lieu de résidence, de son lieu de travail, s'il dispose oui ou non d'une voiture – puisse jouir d'une offre des transports en commun qui soit du moins acceptable. Or, tel n'est pas le cas actuellement.**

**Une amélioration de l'offre s'impose dès lors aussi du point de vue d'équité sociale!**

### **Une bonne offre des transports en commun: un facteur clé pour la qualité de vie!**

Toutes les analyses (notamment celles faites dans le cadre du «PIB du bien-être») démontrent que l'attractivité du mode de transport entre le lieu de résidence et le lieu de travail constitue un facteur clé pour la qualité de vie. Les enquêtes montrent d'une part que le temps nécessaire pour le parcours au travail et le retour est perçu comme problématique, et d'autre part qu'un temps de parcours trop inconfortable influence de façon très concrète le sentiment **général** de bien-être.

### **Une bonne offre des transports en commun: un «must» du point de vue protection du climat et de la santé**

Le secteur des transports est responsable à un très haut pourcentage des émissions en CO<sub>2</sub>. Ces émissions sont en fait inacceptables dans le contexte de la protection du climat, ceci d'autant plus qu'un grand potentiel de réduction existe de toute évidence moyennant une amélioration des transports publics au niveau transfrontalier. Rappelons qu'il est admis par les scientifiques que les émissions en CO<sub>2</sub> doivent être réduites jusqu'à 2 tonnes / habitant jusqu'en 2050.

Cette cible ambitieuse ne peut être atteinte notamment que moyennant une réorientation de la politique de mobilité vers les transports en commun car il ne faut pas négliger l'impact important du transport individuel et des projets d'infrastructures y relatifs dans le domaine des émissions nocives pour la santé, du mitage du paysage etc. A moins de payer des sommes énormes pour manquement aux obligations internationales ...

### **Une bonne offre des transports en commun: un facteur clé pour l'économie**

Une offre commode des transports en commun répondant aux besoins des utilisateurs, la prévention d'embouteillages sur les routes, une bonne qualité de l'air etc.: tous ces aspects constituent en fait les facteurs «doux» («sanfte Standortfaktoren») jouant un rôle de plus en plus déterminant dans la concurrence entre les grands pôles d'attraction dans un contexte de développement durable.

Par conséquent, une démarche active de développement des transports en commun servira – au-delà des considérations de santé et d'environnement – donc également les intérêts économiques et sociaux de la Grande Région et du Luxembourg en particulier!



## **SITUATION ACTUELLE DES TRANSPORTS EN COMMUN PROBLÉMATIQUE DANS L'ENSEMBLE – MAIS GRANDE RÉUSSITE D'OFFRES NOUVELLES**

Les faits sont connus. Le modal split\* des transports en commun par rapport à la mobilité individuelle est tout simplement dérisoire! Faute de données actualisées publiées, on peut supposer que bien moins de 10% des frontaliers utilisent les transports en commun. Les embouteillages sur les autoroutes voire sur les routes secondaires dans toute la région transfrontalière sont le reflet de cette situation.

Vouloir expliquer ce constat par le fait que la volonté d'utiliser les transports publics ne serait pas (encore) suffisamment développée et que la voiture individuelle serait de toute façon privilégiée constituerait une assertion trop superficielle.

**Les faits le démontrent: pour autant que l'offre des transports en commun est améliorée et adaptée aux besoins réels, celle-ci trouve un grand intérêt auprès des frontaliers. Quelques exemples représentatifs, qui démontrent que des changements au niveau des horaires, de la tarification, l'introduction de nouvelles lignes ... rencontrent rapidement l'intérêt des frontaliers, sont illustrés dans l'annexe 1 du présent document.**

**Il y a dès lors un besoin évident de concevoir et de mettre en œuvre une stratégie d'amélioration systématique et continue de l'offre en fonction des besoins identifiés et bien délimités!**

**Ceci présuppose une identification des besoins non seulement théorique dans le cadre d'une étude de mobilité, mais aussi sur base d'une participation des clients actuels et potentiels eux-mêmes.**

**L'offre des transports en commun est marquée par des déficits graves et substantiels. La solution des problèmes requiert**

- des visions très claires à court et à moyen terme des pouvoirs publics et des acteurs économiques
- une articulation très claire des besoins des clients potentiels.

**Le Mouvement Ecologique et l'OGBL entendent contribuer par le présent document**

- à une analyse concrète et réaliste des problèmes sur le terrain moyennant la description d'exemples-types issus des différentes parties de l'espace transfrontalier et
- à l'esquisse de pistes de réflexion et d'action à court et à moyen terme.

\*répartition modale

Il y a un besoin évident de concevoir et de mettre en œuvre une stratégie d'amélioration systématique et continue de l'offre à des besoins identifiés des clients actuels et potentiels.



# UNE ANALYSE PLUS DÉTAILLÉE DE LA SITUATION ET DES PROPOSITIONS CONCRÈTES D'AMÉLIORATION

## Proposition 1

### Changer les mentalités – concevoir une planification, un aménagement du territoire et une politique de mobilité dans le cadre d'une concertation transfrontalière

Il est un fait, qu'à l'heure actuelle il n'existe pas de planification commune dans la Grande Région - ni au niveau du développement économique, ni au niveau de l'aménagement du territoire, ni au niveau de l'organisation de la mobilité.

Malgré des travaux et des rencontres multiples au niveau de la Grande Région, cette collaboration concrète et la mise en œuvre d'un développement commun au niveau régional font toujours défaut.

**L'OGBL et le Mouvement Ecologique lancent un appel urgent afin de dépasser cette situation de stagnation! Il faut se faire à l'idée qu'une réduction de la situation concurrentielle dans la région figure à l'ordre du jour et que les jalons devront être posés vers un réel partenariat transfrontalier. Ceci dans l'intérêt de tout-un-chacun.**

Un tel partenariat au niveau de la Grande Région est indispensable, un «must absolu», si l'on veut obtenir un saut de qualité au niveau du développement régional en général et de l'organisation de la mobilité des transports en commun de façon concrète.

En résultent – dans le cadre du présent dossier – notamment les suggestions concrètes suivantes:

#### - Assurer une politique d'aménagement du territoire au niveau transfrontalier

Où implanter de nouvelles zones d'activités? Continuer avec une politique nationale de «clocher», c.à.d. réaliser des zones d'activités nationales, ou renforcer des **coopérations dans le contexte de zones transfrontalières**? Assurer la recherche d'une certaine **complémentarité dans certains «clusters» économiques dans la Grande Région** ou essayer de se démarquer de ses pays voisins? Tel sont en fait des questions clés, devant trouver des réponses notamment au niveau d'une politique d'aménagement du territoire transfrontalier.

#### Force est de constater que tel n'est pas le cas aujourd'hui.

Au niveau du Luxembourg, tous les projets de planification plus concrets – programme directeur de l'aménagement du territoire, «Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept» (IVL), les projets de plans sectoriels mobilité,

zones d'activités économiques, logement et paysages protégés (c.à.d. des plans stratégiques définissant les nouvelles zones à protéger, à urbaniser, à utiliser à des fins de zones d'activités) – ne prennent pas suffisamment en considération la dimension transfrontalière et s'arrêtent bien au contraire aux frontières. Mais la situation n'est pas meilleure au niveau des autres pays ... chacun planifie encore séparément. Même plus, dans certains dossiers une réelle situation de concurrence semble être perçue ... Le transport en commun constitue toutefois un levier indispensable du développement économique durable de la Grande Région et les réflexions sur son organisation devraient être placées au cœur des priorités du développement de la région transfrontalière nécessitant ainsi la pleine implication et une volonté collective forte des gouvernements, des citoyens, des forces vives et des entreprises.

Un défi clé: assurer une politique d'aménagement du territoire et une stratégie de mobilité d'ensemble pour la Grande Région!



## Mettre en œuvre une stratégie de mobilité d'ensemble pour la Grande Région

Ce qui vaut pour l'aménagement du territoire en général vaut de même pour la planification de la mobilité. Les planifications dans ce contexte des différents pays prévoient même p.ex. un doublement de la voirie jusqu'à la frontière, en ne sachant pas ce qui va se passer de l'autre côté.



Une meilleure offre de mobilité nécessite un réel partenariat dans la Grande Région.



### Propositions communes du Mouvement Ecologique et de l'OGBL aux instances politiques en relation avec la planification:

Pour l'OGBL et le Mouvement Ecologique, il est indispensable qu'au niveau de la Grande Région, les instances démocratiquement élues de la province du Luxembourg, de la Lorraine, de la Sarre, de la Rhénanie-Palatinat et du Grand-duché de Luxembourg:

- développent un **réel partenariat** au lieu d'une concurrence contre-productive toujours existante dans beaucoup de domaines;
- renforcent la **concertation** au sujet de la planification d'aménagement du territoire de la Grande Région, ceci autant au niveau de la planification générale qu'au niveau des plans sectoriels;
- s'engagent que, dans le cadre des stratégies de diversification économique et d'implantation de nouvelles zones d'activités, **l'intérêt commun de la Grande Région** soit davantage pris en considération, induisant ainsi des effets de synergie;
- mettent en œuvre un **réel concept cohérent de mobilité de la Grande Région**, établi en concertation avec tous les acteurs et proposent de dégager (en se basant e.a. sur les documents existants au niveau de la Grande Région) un **projet de plan d'action au niveau de la mobilité à court et à moyen terme** avec indication
  - \* de mesures concrètes et ciblées
  - \* d'une priorisation des projets
  - \* des responsabilités
  - \* des modalités financières
  - \* de l'implication des acteurs concernés
  - \* des propositions de budget / financement et
  - \* d'un calendrier de mise en œuvre
- soumettent ce projet de plan d'action
  - \* à une **consultation publique** par voie d'internet aux populations des régions concernées et
  - \* aux forces vives des régions (syndicats, ONG)

## Proposition 2

### Clarifier le rôle des acteurs-clés et harmoniser leur démarche à un niveau institutionnel

La meilleure stratégie ne vaut pas grand chose, si les préalables structurels ne sont pas satisfaisants. Force est de constater qu'il y a au niveau transfrontalier un **imbroglio de structures respectivement de responsabilités politiques multiples, variables selon les régions et l'absence d'un cadre institutionnel pouvant y pallier tant soit peu.**

Cet état de fait constitue assurément **un des obstacles-clés** dans le contexte d'une organisation et planification judicieuse des transports en commun.

L'analyse suivante est une bonne base permettant de cerner les problèmes et de trouver des solutions dans un dialogue transfrontalier. Il est évident que les solutions à trouver doivent être discutées à un très haut niveau politique.

### Regard sur une partie des structures existantes

La description suivante montre la multitude de structures engagées dans le processus. Si on la regarde de près, on se rend compte que des responsabilités plus claires et définies sont indispensables.



<p><b>Au niveau politique</b></p>	<p>La planification et l'organisation des transports en commun incombent au Ministère des Infrastructures et du Développement durable</p> <p>Des acteurs-clés sont les CFL, le TICE (Syndicat intercommunal de transports de la région Sud), l'AVL (Autobus de la Ville de Luxembourg) ainsi que le RGTR (assurant la planification et le financement des lignes de bus en dehors du TICE et de l'AVL)</p> <p>Le Ministère de l'Intérieur et les communes assurent cependant de même un rôle primordial, notamment moyennant les plans d'aménagement communaux.</p>	<p>La planification et l'organisation des transports en commun incombent au «Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr» respectivement de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat</p>	<p><i>Les acteurs sont multiples:</i></p> <p><b>Infrastructure autoroutière:</b> Etat, Ministère du Transport, Aménagement du Territoire</p> <p><i>Pour le ferroviaire:</i> Etat, Région, entreprises (SNCF- sous-traitant transport voyageurs, RFF – réseau ferré)</p> <p><i>Pour l'infrastructure routière et autoroutière:</i> Etat (Ministère Transport, Préfet), Région, Conseil général, DDE</p> <p><i>Pour le transport en commun routier urbain:</i> Région (ligne de bus interurbain) Communauté de communes, villes (ligne de bus urbain) Conseil général (lignes de bus inter-communes)</p> <p>AAT: Autorités Administratives de transports (Création à Thionville et sur le bassin de Longwy). Pour celle de Thionville avec délégation de pouvoir de la Région</p> <p>Autres aspects multimodaux (capacité de stationnement, P+R, piste cyclable, plateformes multimodales (voiture, train, vélo) y compris covoiturage: Région, AAT</p>	<p>Le Secrétariat d'Etat à la Mobilité est l'organe suprême au niveau décisionnel. Ensuite, il existe aussi au niveau régional, un Ministre de la Mobilité</p> <p>Les acteurs clés sont la SNCB (Chemins de fer) et le TEC (Bus)</p>
-----------------------------------	---	--	---	--



<p><b>Au niveau stratégie / mise en œuvre de la politique des transports en commun</b></p>	<p>La mise en œuvre de la politique incombe en principe à la Communauté des Transports (Verkéiersverbond www.mobiliteit.lu), qui est censé harmoniser et améliorer l'offre respectivement faire des propositions y relatives au ministère. Ceci au niveau liaisons ainsi que tarification.</p>	<p><b>En Sarre:</b> Saar VV, (Verkehrsverbund Saarland), VGS (Verkehrsgemeinschaft Saar) <b>En Rhénanie-Palatinat:</b> VRT (Verkehrsverbund Region Trier)</p>	<p><b>Etat:</b> (Ministère du Transport, Préfet), Conseil général: réseau routier et autoroutier <b>Région:</b> Transports ferroviaires (transport voyageurs), Lignes de bus interurbains, covoiturages, infrastructures parking, etc. AAT (Communauté de communes): TC routiers, infrastructures parking, pistes cyclables, etc. <b>Conseil Général:</b> transports en commun routiers hors agglomérations, infrastructures routières</p>	
<p><b>Au niveau organisationnel des transports en commun</b></p>	<p>Des acteurs-clés sont les CFL (dépendant largement des décisions étatiques), le TICE (Syndicat intercommunal de transports de la région Sud), l'AVL (Autobus de la Ville de Luxembourg) ainsi que le RGTR (assurant la planification et le financement des lignes de bus en dehors du TICE et de l'AVL)</p>	<p>Etat, Préfet, Région et Conseil Général sont responsables de la planification générale en matière d'aménagement du territoire.</p>		<p>Au niveau du transport ferroviaire et suite aux directives européennes de libéralisation, la SNBC a été, en 2005, profondément modifiée. La SNCB Holding a été créée avec ses deux filiales (Ifrabel: gestionnaire du réseau et SNCB: l'exploitant).</p>
<p><b>Au niveau stratégie / mise en œuvre de la planification des zones d'activités</b></p>	<p>Le Ministère du Développement Durable et des Infrastructures est responsable de la planification générale en matière d'aménagement du territoire; celle-ci se faisant directement en concertation avec les Ministères de l'Economie respectivement celui des Classes moyennes.  Les communes ont la possibilité de planifier – à elles-seules ou dans le cadre de syndicats intercommunaux – des zones communales ou régionales.</p>	<p>En Allemagne, les acteurs sont multiples selon les niveaux: Au niveau du «Land», la responsabilité incombe au Ministère de l'Economie, sinon ce sont les communes qui décident de la mise en œuvre des projets. Il existe une cellule pour l'aménagement du territoire transfrontalier «Grenzüberschreitende Raumordnung / EU-Projekte» au sein du Ministère de l'Economie en Sarre.</p>	<p>Au niveau des communautés de communes et syndicats intercommunaux, à travers la création d'AAT: possibilité de planifier et d'organiser des réseaux de bus et des réseaux urbains maillés (infrastructures et lignes) et de créer des plateformes multimodales pour une complémentarité entre transports publics et individuels.</p>	<p>En province de Luxembourg, création d'un groupe de travail et de réflexion «Grappe Mobilité»</p>

## Propositions communes Mouvement Ecologique et OGBL en relation avec les structures de planification et les structures décisionnelles

Au vu des responsabilités structurelles indiquées, l'OGBL et le Mouvement Ecologique sont d'avis que les décisions suivantes s'imposent:

- **entamer un dialogue transfrontalier ouvert quant aux processus décisionnels au niveau politique**
- **renforcer les structures stratégiques et créer une communauté des transports dans la Grande Région**, regroupant les acteurs actuels. Il est de mise qu'une concertation à ce niveau soit assurée et que cette structure mette en œuvre des idées innovatrices dans la Région (promotion d'offres etc.)

### Proposition 3

## L'implication des usagers (potentiels) est un préalable pour améliorer l'offre des transports publics

Une bonne organisation des transports en commun ne peut se faire qu'avec la **participation active des clients actuels et potentiels**.

Force est de constater que la consultation des clients actuels et potentiels au niveau transfrontalier n'existe en fait pas, et que l'offre actuelle pose de graves problèmes. Le tableau ci-après montre à l'aide de quelques exemples flagrants la gravité de la situation: **l'offre ne tient souvent pas compte à juste titre des besoins très réels**: offre bus / train pas coordonnée à suffisance, horaires non adaptés aux horaires de travail e.a.

*Les quelques exemples suivants illustrent de façon concrète, que l'offre n'est souvent pas encore suffisamment adaptée aux besoins:*



A la gare de Sarrebruck, les horaires de la «Saarbahn» ne sont pas adaptés aux départs du bus «Luxemburg-Saarbrücken-Express» qui va à Luxembourg-Ville.

Incompatibilité des systèmes de billetterie, train, bus France / Luxembourg et les réseaux bus en France.

Au départ de la gare de Vielsalm, sur la ligne Liège-Luxembourg, le premier train le matin en direction de Luxembourg part à 8h24. Il arrive à 9h45 en gare de Luxembourg. Aucune possibilité de transport ferroviaire au départ des gares belges pour les navetteurs frontaliers. Ils doivent se rendre en gare de Troisvierges pour pouvoir bénéficier de trains adaptés à leur horaire de travail.

## Propositions communes Mouvement Ecologique et OGBL concernant la participation des citoyen/nes aux planifications

Il est primordial d'assurer les améliorations suivantes pour valoriser l'attractivité des transports en commun:

### Réalisation d'une enquête ciblée auprès des clients actuels et potentiels:

Il est d'une importance capitale d'associer à tous les niveaux les clients à la planification des transports en commun.

Une réelle stratégie devrait être développée dans ce contexte: allant de sites internet accueillant plus offensivement les propositions des clients (potentiels), à des conférences régionales de mobilité, des enquêtes dans les trains e.a.

### Mettre en œuvre des améliorations pour les problèmes déjà reconnus

Mais il serait aberrant de vouloir attendre les résultats de cette consultance avant de réaliser certaines améliorations. En effet, certains problèmes sont déjà bien connus, et il faudrait y remédier directement. Deux exemples-types, représentatifs pour tant d'autres:

*Province du Luxembourg: En novembre 2010, la SNCB a rendu ses parkings en gare d'Arlon payant. Ceci a eu comme conséquence que bon nombre de travailleurs frontaliers prennent maintenant leur voiture jusqu'à la gare de Kleinbettingen.*

*Les parkings à la gare de Thionville ont été rendus payants, ce qui a pour conséquences que les travailleurs frontaliers se garent ailleurs ou choisissent d'autres solutions.*

Le dialogue direct, la participation active des usagers (actuels et potentiels) des transports en commun doit être à la base d'une meilleure offre plus orientée vers les besoins.

## Proposition 4

### Une uniformisation au niveau de la tarification est de mise

Une harmonisation de la structure tarifaire est indispensable. Dans ce contexte certaines améliorations ont été réalisées ou sont à l'étude ces derniers temps.

Mais des progrès restent à accomplir: Car, surtout en temps de crise la tarification joue un rôle clé dans l'attractivité des transports en commun. Or, si l'on regarde la tarification actuelle on trouve toujours un imbroglio de différents tarifs, un défaut d'harmonisation. Les exemples repris dans le relevé du tableau illustrent ce fait.

**Exemples de tarifications qui illustrent qu'il existe une multitude de systèmes de tarification non homogènes et guère transparents.**



- Trajet Allemagne - Luxembourg:	- Trajet Belgique - Luxembourg:	- Trajet France - Luxembourg:
Depuis le 1 <sup>er</sup> septembre 2010, les tarifs pour les lignes de <b>bus</b> transfrontalières sont identiques entre le Luxembourg, la Lorraine, la Rhénanie-Palatinat et la Sarre» (source: <a href="http://www.mobiliteit.lu">www.mobiliteit.lu</a> ): RegioZone1 (4€/billet courte durée; 7€/billet journalier; 75€/abo mensuel), RegioZone 2 (8€; 14€; 120€).	Exemple: Gouvy-Troisvierges (10 km) en 2 <sup>ème</sup> classe = 5,80€ Troisvierges-Luxembourg (70km) = 1,50€	Depuis le 1 <sup>er</sup> septembre 2010, les tarifs pour les lignes de <b>bus</b> transfrontalières sont identiques entre le Luxembourg, la Lorraine, la Rhénanie-Palatinat et la Sarre» (source: <a href="http://www.mobiliteit.lu">www.mobiliteit.lu</a> ): RegioZone1 (4€/billet courte durée; 7€/billet journalier; 75€/abo mensuel), RegioZone 2 (8€; 14€; 120€). Les tarifs nationaux ( <b>bus et train</b> ) pour le Grand-Duché: 1,50€; 4€; 45€.
Les abonnements <b>train</b> : Luxembourg-Trier (79€); Luxembourg-Föhren (99€); Luxembourg-Salmtal (129€); Luxembourg-Wittlich (159€).	Autres exemples ( <b>train</b> ): un abonnement mensuel sur tout le réseau luxembourgeois est de 45€ - un abonnement Arlon-Luxembourg coûte 84,50€ / Luxembourg-Bertrix: 198,50€ / Luxembourg-Messancy: 112,50€ / Luxembourg-Aubange: 69€ / Luxembourg-Virton: 120,50€ / Luxembourg-Libramont: 181,50€ / Luxembourg-Bastogne: 219,50€ / Luxembourg-Gouvy: 66,50€ / Luxembourg-Vielsalm: 96,50€	Les abonnements «FlexWay» ( <b>train</b> ): Luxembourg-Hagondange (94,10€); Luxembourg-Longuyon (81,70€); Luxembourg-Metz (120,50€); Luxembourg-Thionville: 75,20€ (source: <a href="http://www.cfl.lu">www.cfl.lu</a> )
Abonnement (bus) Luxembourg-Saarbrücken: 120€ (gratuit pour les étudiants)	<i>La politique tarifaire pratiquée par la SNCB pour les trajets transfrontaliers est incompréhensible et mériterait d'être harmonisée. Ainsi, par exemple, un trajet d'environ 30 kilomètres entre Liège et Maastricht revient à 4,60 € alors que la même distance entre Arlon et Luxembourg est facturée 9,80 €. De nombreux navetteurs franchissent ainsi chaque jour la frontière en voiture pour prendre le train dans les premières gares luxembourgeoises.</i>	Luxembourg-Lorraine: abonnement FlexJunior pour étudiants
- Tarification de façon générale Un tarif uniformisé transfrontalier pour les usagers des chemins de fer n'existe pas. Le M-Pass (Mobilitéitspass) n'est toujours pas valable en dehors du Grand-Duché. On envisage pourtant d'introduire un M-Pass transfrontalier, mais aucun délai précis pour cette mesure n'est communiqué.		

## Propositions communes Mouvement Ecologique et OGBL concernant les tarifications

Une tarification harmonisée au niveau de la Grande Région s'impose, notamment via certains instruments comme p. ex.:

- un job ticket transfrontalier,
- une tarification uniformisée avec une structure simple et transparente ...
- un système de billetterie.

## Proposition 5

### Améliorer de façon *ciblée* l'information sur l'offre des transports en public

Un autre facteur déterminant pour l'attractivité des transports en commun est la communication sur les lignes, les liaisons actuelles, les fréquences et les prix. Une personne venant d'une localité quelconque dans la Grande Région doit pouvoir consulter une structure / un site internet pour apprendre à connaître en un clin d'œil la meilleure offre possible et les tarifs y relatifs.

Si cette information doit être disponible de façon générale, il faudra toutefois également instaurer une **politique de communication proactive envers des groupes cibles d'usagers potentiels, aussi bien au niveau du lieu de résidence (région) qu'au niveau de leur lieu de destination de travail (zone d'activité, entreprise).**

**Cette démarche active envers des publics-cibles est impérative si l'on veut convaincre des navetteurs non encore informés ou sensibilisés en vue d'une utilisation des transports publics.**

Il existe évidemment un certain nombre de sites internet où l'on peut se procurer une information adéquate, mais cela ne saurait pas remplacer une démarche active et ciblée.



#### Des sites d'informations sur les transports en commun dans la Grande Région et leurs points forts et leurs défauts

Le transport en commun transfrontalier est surtout thématiquement au Grand-Duché de Luxembourg, qui est la principale desserte des différents déplacements transfrontaliers. Plusieurs lignes transfrontalières sont ainsi subventionnées par le Grand-Duché.

Sur le site [www.mobiliteit.lu](http://www.mobiliteit.lu) de la «Mobiliteitszentral» on trouve la liste complète des lignes d'autobus et de trains transfrontaliers. Ce site permet aussi de rechercher les horaires des lignes d'autobus et de trains. Un schéma énonce le tarif transfrontalier uniforme qui est pourtant limité aux **autobus**. Une recherche des tarifs de **train** n'est pas possible sur ce site.

Le site des chemins de fer luxembourgeois [www.cfl.lu](http://www.cfl.lu) permet de consulter les horaires des trains transfrontaliers. Les abonnements mensuels transfrontaliers, ainsi que les différents titres de transport reliant les gares du Luxembourg à ses pays voisins sont énumérés sur ce site.

Concernant les régions **Sarre et Rhénanie-Palatinat**, des informations sur les horaires des lignes transfrontalières sont fournies par les sites suivants:

<http://www.saarbahn.de/>: Ce site permet de consulter les horaires des trains transfrontaliers, mais pas d'informations sur les tarifs.

<http://www.kvs.de/> Site de la région de Saarlouis, fournit les horaires d'autobus, permet une recherche transfrontalière, reliant la Sarre au Luxembourg, link vers le site informatif: [www.saarfahrplan.de](http://www.saarfahrplan.de) fournit des horaires transfrontaliers.

<http://www.rsw-regionalbus.de/> permet des recherches de lignes d'autobus transfrontalières, donne des informations sur le tarif régional «Regiozone».

<http://www.bahn.de/p/view/index.shtml>: Site officiel des chemins de fer allemand, permet la recherche entre deux gares transfrontalières, indique les tarifs transfrontaliers, fournit des informations supplémentaires sur les trajets (retards éventuels) et permet l'achat par internet de titres de transport transfrontaliers.

En **Lorraine** la recherche via Internet de lignes transfrontalières est plus difficile, seulement 3 sites fournissent des informations:

<http://www.citeline.fr/> rubrique: se rendant au Luxembourg en bus, on y trouve des informations sur la ligne express reliant Thionville et Luxembourg.

<http://www.ter-sncf.com/lorraine> ce site permet une recherche de certaines lignes transfrontalières.

<http://www.sncf.com/> Le site permet une recherche des horaires et trajets des trains transfrontaliers, donne des informations supplémentaires sur des retards éventuels et permet l'achat par internet de titres de transport transfrontaliers.

En **Wallonie**, la recherche est encore plus difficile, le site <http://www.infotec.be/>, des transports en commun de la Wallonie ne permet pas la recherche de lignes transfrontalières. Le site des chemins de fer de la Belgique <http://www.b-rail.be/> fournit des informations sur les horaires des trains transfrontaliers.

## Propositions communes Mouvement Ecologique et OGBL concernant l'information sur l'offre actuelle

La pratique le démontre: il y a bel et bien beaucoup d'infos qui sont disponibles, mais de façon très dispersée, il faut consulter plusieurs sites pour avoir toutes les informations supplémentaires.

Dès lors, **l'introduction d'un système électronique d'information harmonisé et commun sur les horaires et les tarifs dans la Grande Région s'impose!**

## Proposition 6

### Des projets innovateurs – complémentarité indispensable à une offre de base attractive!

Il est évident, l'offre de base des transports en commun est une condition sine qua non pour une amélioration notable de l'attractivité des transports en commun.

Néanmoins, on ne peut limiter les efforts aux lignes trains / bus traditionnels. Il est indispensable de créer une offre supplémentaire très ciblée et performante, répondant davantage à des groupes cibles et englobant la responsabilité de tous les acteurs de la société. L'on tient à soulever les quatre initiatives suivantes, symboliques pour des projets analogues:

#### 1. Concepts de mobilité pour des entreprises respectivement des zones d'activités

Il est hautement regrettable que les concepts de mobilité pour entreprises et/ou zones d'activités ne soient pas poursuivis avec plus de constance dans la Grande Région. Or, de tels concepts développent une stratégie concrète répondant directement aux besoins des personnes travaillant dans cette zone et prévoient une panoplie de mesures.

Le système est le suivant:

- Une analyse est faite sur les besoins des salarié(e)s dans les différentes zones:
  - heures de travail
  - lieu de résidence
  - ...
- Cette analyse est complétée par une analyse de l'offre en transports en commun actuelle.
- Sur base de ces données est développé un concept très concret tenant entièrement compte des besoins spécifiques des salarié(e)s de cette zone. Une multitude de mesures spécifiques peuvent dès lors être mis en œuvre:
  - gestion remaniée des aires de stationnement (priorité aux voitures étant utilisées par plusieurs salarié(e)s)
  - nouvelles lignes de bus venant directement à la zone d'activité
  - auto-organisation des salarié(e)s d'un covoiturage où même d'un système de «vans» pour plusieurs salarié(e)s (mis à disposition à prix réduit par l'employeur).
  - tarification spécifique (l'employeur reprend une partie des frais, l'autre est assumée par Etat et un montant fixe par les personnes employé(e)s
  - ...

De tels concepts ne constituent que des avantages:

- offre plus ciblée pour les employé(e)s
- moins de stress pour les employé(e)s, c.à.d. plus de satisfaction, ce qui constitue aussi un avantage pour l'employeur
- moins d'accidents de trajet
- réduction de l'espace nécessaire pour les aires de stationnement: facteur économique important pour l'entreprise
- diminution des flots de circulation individuelle (moins d'encombrement sur les routes, etc.)

La centrale de mobilité luxembourgeoise ne semble pas avoir assez de ressources pour pouvoir assurer la coordination et la gestion de tels concepts.

Il est proposé que les instances responsables assurent qu'au cours de l'année 2012 cinq projets pilotes concrets soient réalisés.

#### 2. M-Pass transfrontalier

Au Luxembourg, la communauté des transports met à disposition des patrons intéressés un ticket d'abonnement à tarif réduit («M-Pass») qui permet aux employé(e)s d'utiliser tous les transports en commun au niveau national à un prix réduit. Le modèle étant le suivant: l'employeur reçoit ce ticket à un prix avantageux pour la communauté et est censé participer à un certain pourcentage au financement de ce ticket, les employé(e)s devant assumer le reste. Il y a des avantages évidents: pour la société vu que les transports en commun sont promus, pour l'employeur qui peut faire bénéficier ses salarié(e)s de telles conditions très avantageuses et pour les salarié(e)s qui peuvent jouir des transports en commun à un prix très réduit.

Il est regrettable que ce M-Pass soit limité au Luxembourg, un M-Pass transfrontalier s'imposant.

### 3. Covoiturage systématisé

Il existe bel et bien des initiatives de covoiturage comme p.ex. <http://www.luxcovoiturage.be/> pour la Belgique, portail de la région lorraine pour le covoiturage: [covoiturage.lorraine.eu](http://covoiturage.lorraine.eu) - <http://www.lorraine.eu>, Média public, sur le site de radiofrance: <http://covoiturage.radiofrance.fr/trajets-reguliers-regions-lorraine-13.html>

Ceux-ci pourraient encore élargir leur performance, si une coopération plus poussée aurait lieu au niveau de la Grande Région et les instances publiques les soutiendraient davantage.

### 4. Intégrer les transports publics dans l'offre culturelle et sportive

Il existe une multitude d'exemples où les personnes utilisant les transports en commun reçoivent des tickets réduits pour certaines offres culturelles et sportives. Ou de plus en plus d'acteurs constatent que l'organisation de transports en commun pour des activités spécifiques constitue un avantage évident.

Ce serait le rôle des acteurs de la Grande Région de présenter des propositions très concrètes y relatives, d'établir un «guide type» et de créer – de préférence - une instance de contact dans la Grande Région qui conseille les organisateurs et aide dans l'organisation de tels concepts (notamment en informant sur les moyens d'action, en faisant le contact entre les acteurs etc.). En plus, il serait indiqué de proposer aux clients intéressés un site internet – relié ou intégré au site des communautés des transports - qui reprend systématiquement le détail de toutes ces facilités de déplacement en commun.

## Propositions communes du Mouvement Ecologique et OGBL concernant la réalisation de projets innovateurs

La mise en œuvre de projets plus innovateurs, qui ne nécessitent souvent pas des investissements substantiels, peut assurer un saut de qualité dans l'offre des transports en commun et de la mobilité douce. Il faut surtout de l'initiative et de la « man power » pour les réaliser.



De nouveaux projets innovateurs devraient être mis en œuvre afin de rendre les transports en commun plus attractifs pour des publics-cibles précis.



L'établissement de concepts de mobilité pour toute une zone d'activité avec une offre très ciblées pour les personnes employées sur ce site devrait être une normalité.

## Proposition 7

### Nouveaux projets d'infrastructure au niveau des transports publics

Ce n'est pas sans raison que le Mouvement Ecologique et l'OGBL traitent les projets d'infrastructure comme dernier point de ce catalogue de propositions. La raison en est simple: il est évident que de nouvelles lignes ferroviaires et de tramway transfrontalier s'imposent.

Il serait aberrant de vouloir retarder toutes les mesures présentées ci-dessus en attendant l'amélioration des infrastructures.

Néanmoins il est clair que des **investissements très importants dans des projets d'envergure** s'imposent dès maintenant.

**Dans ce contexte force est de constater qu'au niveau de la Grande Région une multitude de projets est discutée – et partiellement même encouragée – au niveau de divers forums de la Grande Région. Si on lit les rapports des dernières années on constate que plus d'une vingtaine de projets a été retenue sans hiérarchie, sans priorités financières, et même sans prouver que ces projets constituent réellement des piliers répondant aux critères d'une mobilité cohérente et durable dans la Grande Région (voir annexe 2).**

Le Ministre luxembourgeois du Développement durable, M. Claude Wiseler, a lors de différents interviews formulé ses priorités en la matière: l'achèvement de la mise à double voie de la ligne Pétange-Luxembourg, qui est une ligne transfrontalière, le réaménagement de la ligne de Kleinbettingen, le passage à deux fois deux voies de la ligne de Bettembourg qui va vers la France (une ligne avec des problèmes de capacité, internationale, transfrontalière, une ligne de fret et une ligne pour le TGV).

Le Ministre évoque la thématique de la qualité du matériel roulant et les besoins y relatifs, notamment en ce qui concerne une augmentation au niveau des capacités.

D'autre part le développement du système de «Park & Ride» est préconisé par le Ministère.

Le Mouvement Ecologique et l'OGBL

- sont convaincus qu'une multitude de projets isolés proposés par différents acteurs dans différentes structures ne saura pas faire avancer les choses;
- exigent par contre qu'un concept de mobilité transfrontalier cohérent soit établi prioritairement à toute autre démarche;
- sont persuadés qu'en fonction de la situation actuelle, les projets infrastructurels suivants s'imposent:

### Propositions communes du Mouvement Ecologique et de l'OGBL concernant les projets d'infrastructure prioritaires

- Installation d'un tram léger dans la région Sud du Pays (Sudtram) avec liaison transfrontalière comme présenté dans l'étude IVL (ce projet d'infrastructure n'est jamais mentionné dans les rapports du CESGR)
- Mise en place de gares périphériques et d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg
- Amélioration de la liaison Bruxelles - Luxembourg - Metz -Strasbourg
- Amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre Luxembourg et Trèves
- La démarche du SMOT et l'amélioration des capacités ferroviaires pour le trafic voyageurs Lorraine - Luxembourg avec en priorité l'aménagement du nouveau tronçon ferroviaire Bettembourg - Luxembourg-Ville
- Création d'une desserte ferrée directe Longwy-Pétange- Belval-Bettembourg-Thionville
- Création d'un ensemble de parkings d'accueil P&R aussi près que possible du lieu de départ des frontaliers
- Création d'aires de stationnement dédiées au covoiturage dans le nord lorrain

## Les propositions clés communes du Mouvement Ecologique et de l'OGBL résultant du présent document:

### Vu

- l'importance des transports en commun du point de vue social, écologique et économique
- l'influence évidente sur la qualité de vie et de la santé
- les déficits au niveau de l'organisation harmonisée des transports en commun au niveau de la Grande Région à l'heure actuelle
- le fait que chaque amélioration au niveau de l'offre trouve une grande acceptance
- l'imbricatio des structures au niveau régional et les déficits au niveau d'une planification commune

### le Mouvement Ecologique et l'OGBL présentent les suggestions et propositions communes suivantes:

- 1. Concertation régulière au niveau politique de la Grande Région:** On ne peut faire avancer une politique de mobilité que si l'on se penche sur les structures et les organes décisionnels responsables pour leur mise en œuvre. **Ainsi il est nécessaire que les décideurs politiques élus responsables pour la politique des transports au niveau de leur région se rencontrent régulièrement pour initier une politique cohérente de mobilité au niveau de la Grande Région qui fait actuellement défaut.** En outre, la politique des transports en commun devra figurer comme point important à l'ordre du jour de chaque sommet politique de la Grande Région.
- 2. Mise en place d'une task force** - désignée par les acteurs de la Grande Région - pour aborder les problèmes au niveau de l'organisation des transports en commun au niveau de la Grande Région et pour développer des propositions concrètes au niveau transfrontalier. Cette task force devra être constituée de responsables de haut niveau ainsi que des acteurs au niveau de la mobilité.  
  
Cette task force devrait de même avoir comme finalité d'analyser les structures actuelles et de présenter des propositions concrètes, permettant une collaboration plus efficace au niveau de la Grande Région dans tous les domaines touchant la mobilité.
- 3. Mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire de la Grande Région:** à l'instar des programmes développés pour un pays seul (tel pour le Luxembourg), un réel concept de la Grande Région devra être entamé.
- 4. Réalisation d'un concept de mobilité transfrontalier.**
- 5. Création d'une communauté des transports transfrontalière** responsable de l'organisation concrète des transports en commun.
- 6. Mise en œuvre d'une centrale de mobilité transfrontalière** offrant notamment
  - un portail informatif sur les liaisons de la Grande Région,
  - offrant un «job ticket» de la Grande Région.
- 7. Réalisation d'une enquête ciblée** auprès des utilisateurs actuels et potentiels des transports en commun. Cette enquête pouvant être chargée par le CESGR de la Grande Région. Différents niveaux peuvent être envisagés: utilisateurs d'une ligne spécifique, via internet ...
- 8. Mise en œuvre du SMOT:** réalisation d'un ensemble de mesures ferroviaires ayant pour objectif d'améliorer les capacités ferroviaires pour le trafic voyageurs et d'augmenter progressivement la part modale des transports alternatifs à la voiture individuelle de l'ensemble des déplacements Luxembourg-Lorraine.
- 9. Développer des «instruments doux»:**
  - harmoniser les tarifications
  - améliorer l'offre sur les transports en commun au niveau de la Grande Région selon un système standardisé
  - assurer la mise en œuvre de concepts de mobilité pour des zones d'activité
  - introduire un «m-pass» / Job-ticket transfrontalier,
  - soutenir le système de covoiturage
  - intégrer l'offre des transports publics dans l'offre culturelle et sportive.

## Annexe 1

### ***La pratique le démontre – des améliorations ponctuelles au niveau de l'offre des transports en commun rencontrent un grand intérêt et améliorent la situation des transports en commun dans la Grande Région!***

Le succès de nouvelles lignes resp. d'améliorations faites au niveau des transports en commun prouvent que de telles initiatives trouvent l'appui de bon nombre de personnes. Les quelques exemples qui suivent constituent tous un succès... des exemples à faire suivre par d'autres.

Quelques exemples d'amélioration:

#### **Allemagne:**

##### **Transport en commun routier:**

- *Création de la ligne de bus 155 (Saarlouis, Dillingen, Merzig, Perl, Luxembourg)*  
*Tarifcation transfrontalière selon le tarif «RegioZone 1».*
- *Création de la Ligne de Bus direct reliant la gare de Sarrebruck à Luxembourg-Ville avec 16 allés-retours journaliers. Le tarif mensuel est de 120 Euros.*
- *Création des nouvelles lignes de bus reliant Trèves et sa région à Luxembourg Ville.*

##### **Ferroviaire:**

- *Tickets de loisir valables dans toute la Grande Région.*
- *Tarifcation et horaires disponibles «Point to Point» dans toute la Grande Région.*

#### **France:**

##### **Transport en commun routier:**

- *Création de la ligne de bus Vila Vile (Bus Hayange I Thionville –Kirchberg).*
- *Création d'un corridor de bus sur les axes principaux vers Luxembourg-ville.*
- *Création de lignes directes, cadencées et d'une fréquence élevée à destination de Cloche d'Or et Howald.*

##### **Ferroviaire:**

- *Elargissement de la gamme Flexway (tarifcation transfrontalière pour le Métrolor-TER), mise en place d'un abonnement tout public pour simplifier les démarches des usagers TER.*
- *Compatibilité des systèmes «SimpliCités» (F) et E-Go (L).*
- *Agrandissement de la capacité de la ligne TER Metz –Luxembourg avec la mise en service de nouvelles rames à 2 étages.*
- *Création de la déserte Longwy-Belval-Thionville.*
- *Mise à double voie intégrale de la ligne Luxembourg-Pétange (1<sup>er</sup> phase 2010).*

#### **Covoiturage:**

##### **Allemagne**

*Parkings gratuits le long des autoroutes transfrontalières.*  
*Forums de covoiturage.*

##### **France:**

*Lancement par la région Lorraine d'une plateforme internet régionale de covoiturage pour organiser et développer cette pratique.*

##### **Belgique:**

*Réouverture, aux voyageurs, de la ligne Virton-Rodange en décembre 2006.*

***Toutes ces initiatives sont à saluer et rencontrent majoritairement un grand intérêt.***



A quand l'introduction d'un système électronique d'information harmonisé et commun sur les horaires et les tarifs de la Grande Région?

## Annexe 2

### Projets d'infrastructures

#### Liste des projets retenus lors du 11<sup>e</sup> Sommet de la Grande Région du 17 juillet 2009

Durant les différents sommets de la Grande Région ont été retenus régulièrement des projets d'infrastructure au niveau de la mobilité. La liste est impressionnante, et il faudrait fixer priorités, ceci dans le cadre d'un concept de mobilité pour la Grande Région.

No	Projet	Description
1	IRS-A-1	Liaison routière N33 – B269 entre St Avold et Saarlouis. 1
2	IRS-A-2	Liaison N153 (Lorraine) et les B407/B51/A64 (Sarre et Rhénanie-Palatinat) avec raccordement à l'autoroute A8 reliant Sarrebruck au bassin minier du Grand-Duché de Luxembourg
3	IRS-A-4	RD 32 – Liaison entre les deux Eurozones
4	IRS-E-1	Liaison A30 / Belval / A4 portant désenclavement du Bassin de l'Alzette
5	IRS-E-2	Nécessité d'améliorer les liaisons autoroutières nord-sud dans le sillon lorrain
6	IRS-H-1	A1, échangeur de Daun-échangeur de Blankenheim Rhénanie du Nord-Westphalie)
7	IRS-H-2	B50, Wittlich-Rheinböllen (A61)
8	IRS-H-3.	A64, contournement Nord de Trèves
9	IRS-I-1 + IRS-G-1	Continuité routière entre Longwy et Arlon (N52 - A28) formant une liaison autoroutière directe A31 - E411 Raccordement de la A13 à la A28 aux abords de Sélange
10	IRS-I-2 + IRS-J-1	Liaison Wemperhaard-St-Vith (N62). Transversale Bitburg– Bastogne entre les A60/A27 à l'Est et la A26 à l'Ouest
11	IRS-K-1	Echange d'informations sur le trafic
12	INW-K-1	Avant projet sommaire d'itinéraire Voies navigables
13	INW-K-2	Moselle à grand gabarit – Modernisation/fiabilisation du transport
14	INW-K-3	Doublement des écluses sur la partie germanique de la Moselle canalisée
15	IAF-C-1	Reconversion de l'aérodrome militaire de Zweibrücken en aéroport civil
16	LL-H-1	Région logistique Trèves-Luxembourg-Lorraine 38
17	IPCF-H-1	Pont pour piétons et cyclistes sur la Moselle à Remerschen
18	IPCF-I-1	Liaison cyclable transfrontalière entre Aix-la-Chapelle (A), St. Vith (B) et Luxembourg-ville (L)-«Vennbahn-Route»
19	IFE-A-1 + IFE-E-1	TGV-Est Européen: Raccordement du Grand-Duché de Luxembourg, de la Sarre et de Rhénanie-Palatinat
20	IFE-K-1	Pôle d'interconnexion TGV / TER de Vandières
21	IFE-B-1	Aménagement d'une relation de transport en commun entre le Luxembourg et Sarrebruck
22	IFE-E-2	Amélioration de la desserte entre Luxembourg et Longwy
23	IFE-E-3 + IFE-I-1	Amélioration de la liaison Bruxelles-Luxembourg-Metz-Strasbourg
24	IFE-H-1	Pérennité des trains IC (InterCity) Luxembourg-Trèves-Coblence
25	IFE-H-2	Amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre Luxembourg et Trèves
26	IFE-I-2	Ligne ferroviaire vers Liège et les Pays-Bas
27	IFE-E-4	La démarche du SMOT et l'amélioration des capacités ferroviaires pour le trafic voyageurs Lorraine-Luxembourg
28	IFE-E-5	Création d'une desserte ferrée directe Longwy-Pétange-Belval-Bettembourg-Thionville
29	PIM-K-1	Mise en place de gares périphériques et d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg
30	PIM-K-2	Création d'un ensemble de parkings d'accueil P&R
31	PIM-E-1	Création d'aires de stationnement dédiées au covoiturage dans le nord lorrain
32	TCR-K-1	Développement et renforcement des transports publics par route entre le Luxembourg et la Grande Région
33	OTR-K-1	Mise en place d'un portail Internet pour le covoiturage
34	OTR-K-2	Projet EU-Spirit
35	OTR-K-3	Mise en place d'une structure commune relative aux transports en commun dans la Grande Région

## Annexe 3

### La démarche du SMOT et l'amélioration des capacités ferroviaires pour le trafic voyageurs Lorraine- Luxembourg

Pour faire face à la part croissante des lorrains travaillant au Luxembourg, le Ministère des Transports et le Conseil Régional de Lorraine ont décidé la mise en oeuvre d'un ensemble de mesures ferroviaires ayant pour objectif d'améliorer les capacités ferroviaire pour le trafic voyageurs et d'augmenter progressivement la part modale des transports alternatifs à la voiture individuelle de l'ensemble des déplacements Luxembourg-Lorraine.

Les mesures ont été inscrites dans le schéma stratégique de mobilité transfrontalière (SMOT), qui a été présenté en janvier 2009 et qui permettra de coordonner les orientations définies dans le cadre des documents de planification luxembourgeois (*IVL, Mobil 2020 et Plan sectoriel «Transports»*) et lorrains (Schéma Régional des Infrastructures et Transports, Contrat de Projets 2007-2013)

Les actions comprennent un programme d'action pour les années 2009 et 2010 ainsi que des mesures à court terme (2015), à moyen terme (2020) et à long terme (2030).

En 2009/2010 est prévu:

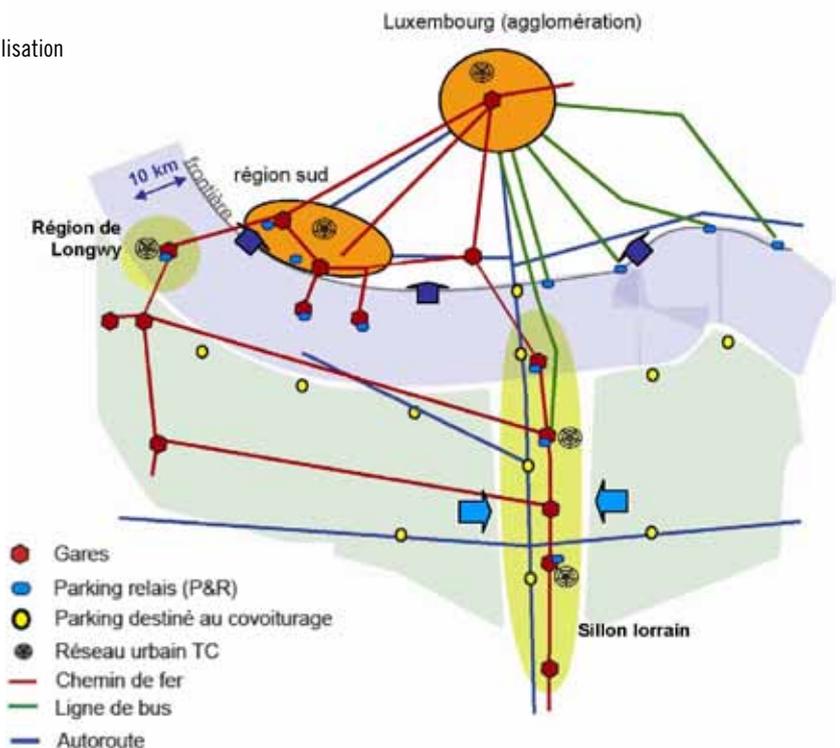
- la mise en service de nouveau matériel roulant TER2ng par les CFL (fin 2010), en complément des trains TER2ng récents affectés par la Région Lorraine et la SNCF;
- la commande coordonnée de nouveaux matériels roulants de grande capacité;
- la création de la desserte Longwy-Belval-Thionville (2009);
- l'achèvement en 2010 de la 1<sup>ère</sup> phase de la mise à double voie intégrale de la ligne Luxembourg-Pétange.

A court terme (2015) s'ajoutent:

- la mise en oeuvre des noeuds de Nancy et Metz, dont les capacités vont être fortement renforcées (travaux 2009-2013);
- la réalisation de la gare d'interconnexion TGV/TER de Vandières (2012);
- la perspective de l'amélioration de la capacité du noeud Hagondange par un saut de mouton vers Bettembourg;
- l'amélioration de la capacité de la ligne entre Thionville et la frontière luxembourgeoise par la réalisation d'un nouvel espacement/signalisation des trains;
- la mise à double voie du tronçon de la ligne Rodange-frontière française
- le Tram léger dans la Ville de Luxembourg (2015).

Finalement, à moyen et à long terme (2020/2030) sont prévus:

- la nouvelle ligne ferroviaire entre Hamm et Kirchberg (fin 2016);
- l'aménagement de la ligne Hagondange-Conflans-Jarny et la réalisation du raccordement ferroviaire de Conflans-Jarny pour délester le sillon lorrain (2016);
- la nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Bettembourg (2017);
- le réaménagement des voies de la gare de Luxembourg (2020, réalisé en plusieurs étapes);
- l'augmentation de la capacité du noeud de Bettembourg;
- des nouvelles capacités ferroviaires entre Bettembourg-Thionville-Metz-Nancy (p.ex. voies supplémentaires);
- la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg-Ville et Esch-sur-Alzette (2021).





[www.ogbl.lu](http://www.ogbl.lu)



[www.meco.lu](http://www.meco.lu)

---

OGBL  
60, boulevard J.F. Kennedy  
L-4170 Esch-sur-Alzette  
email: [ogbl@ogbl.lu](mailto:ogbl@ogbl.lu)  
Tél: (+352) 54 05 45 1  
Fax: (+352) 54 16 20

Mouvement Ecologique asbl  
4, rue Vauban  
L-2663 Luxembourg  
email: [meco@oeko.lu](mailto:meco@oeko.lu)  
Tél: (+352) 439030 1  
Fax: (+352) 439030 43